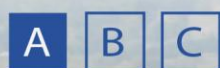




# SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE SEINE-EURE FORET DE BORD

## DOSSIER APPROUVE



LE PROJET D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DÉBATTU EN CONSEIL SYNDICAL  
le 15 avril 2009

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Syndical  
du 14 décembre 2011 approuvant  
le Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure Forêt de Bord

Le Président

**SYNDICAT MIXTE**  
SEINE - EURE  
FORÊT DE BORD



## SOMMAIRE DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

**PREAMBULE AU PROJET D'AMENAGEMENT  
ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE .....**

**PREMIERE PARTIE :**

**CHOISIR DE NOUVELLES VALEURS POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE .....**

- 1.1 La mobilité comme vecteur du développement durable ..... 13
- 1.2- La protection de l'environnement comme condition de réussite du développement durable ..... 17
- 1.3 – La satisfaction des besoins d'habitat et l'engagement pour la mixité sociale comme facteur d'équilibre ..... 23
- 1.4 – Diversifier les moteurs de la croissance économique ..... 27

**DEUXIEME PARTIE :**

**UN TERRITOIRE STRUCTURE AUTOUR D'UN POLE URBAIN D'ENVERGURE**

**ET DE CENTRALITES D'EQUILIBRE AU SEIN DU GRAND ROUEN.....**

- 2.1 – Asseoir le rayonnement régional du territoire du SCoT..... 36
- 2.2 - Eriger l'agglomération Louviers-Val de Reuil au statut de pôle d'équilibre de la Région Urbaine ..... 41
- 2.3 – Garantir la constitution de pôles d'équilibre..... 43



PRÉAMBULE AU  
Projet d'Aménagement et de Développement Durable  
du Schéma de Cohérence Territoriale





### Rappel du contexte législatif

Conformément aux lois Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 et Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) « fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacement des personnes et marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. » (Article L122.1 du Code de l'Urbanisme).

Construit à partir des conclusions du diagnostic territorial, le PADD constitue la base du projet de territoire, sur laquelle sera établie le Document d'Orientations Générales qui définira les prescriptions à caractère réglementaire permettant la mise en œuvre du PADD. Il expose et justifie le projet de la collectivité, la vision partagée de l'agglomération et de ses partenaires institutionnels, dans le respect des objectifs du développement durable. Ainsi, le PADD doit rechercher :

- **l'équilibre** entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la protection des espaces naturels et des paysages d'autre part ;
- **la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale** dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics ;
- **une utilisation économe et équilibrée des espaces** naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation

de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

### D'une approche juridique normative à l'expression d'un projet territorial stratégique

**Le PADD est un projet politique** visant à organiser l'intérêt de tous, les rapports entre une population et le territoire où elle habite et travaille. Ce sont les élus qui sont les porteurs de ce projet.

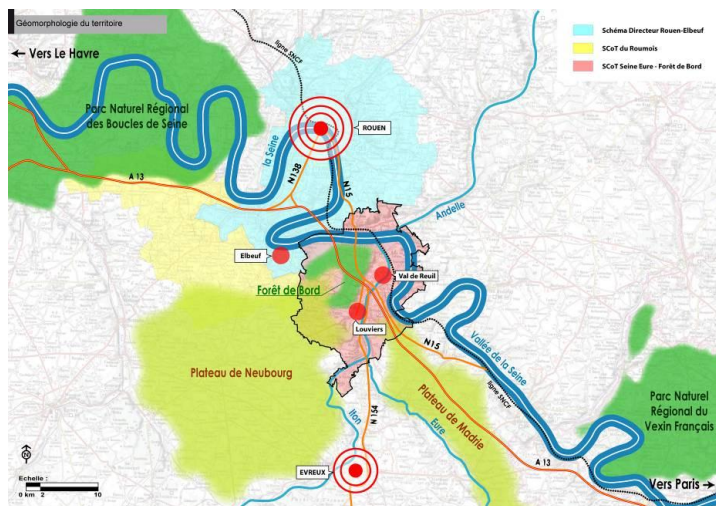
**C'est un projet prospectif** visant à organiser dans le temps ces rapports territoriaux. Ce sont les élus et la population qu'ils représentent qui sont les maîtres du jeu dans la mesure où ils définissent un scénario choisi et non subi.

**C'est un projet déclinable** à plusieurs échelles selon les thématiques abordées et les politiques qui les sous-tendent en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements, d'environnement.

**C'est un projet cohérent**, mais faut-il le préciser puisque la recherche de la cohérence est l'essence du SCOT. Rappelons seulement que le PADD doit déboucher sur une structuration de l'espace traduisant la volonté de mettre en œuvre les principes de développement durable reposant sur les notions d'équilibre entre les différents modes de développement urbain, de diversité urbaine et de mixité sociale et d'utilisation économe et équilibrée des différents espaces.

### Le territoire et son contexte

Structuré autour de la Communauté d'Agglomération Seine Eure (29 communes), de la Communauté de Communes Seine Bord (7 communes) et Porte Joie, le territoire du SCoT regroupe 37 communes pour 69 000 habitants en 2007.



Le projet de territoire est en construction depuis 10 ans, date de la création de la Communauté de Communes (1997) devenue Communauté d'Agglomération Seine Eure (CASE) en 2001. Le Contrat de Ville Intercommunal, le Programme Local de l'Habitat (2001-2002) puis le Contrat d'Agglomération renforcent l'action territoriale pour aboutir en 2004 à la création d'un Syndicat Mixte pour la réalisation d'un Schéma de Cohérence Territoriale. La CASE est rejoint par la Communauté de Communes Seine-Bord en janvier 2006 pour sceller ce projet.

### Les dynamiques de croissance acquises

A partir de la création de la ville nouvelle du Val de Reuil, le territoire à bénéficié du desserrement francilien sur les corridors Seine Aval programmé par la stratégie d'aménagement de l'Etablissement Public de Basse Seine sur l'Ouest Parisien. Le territoire a alors connu une croissance démographique soutenue aux cotés de Louviers faisant évoluer son statut d'espace rural à espace urbain. Ce bassin de vie constitue aujourd'hui un pôle d'emplois de rang régional, ouvert sur l'extérieur et structuré autour d'un ensemble urbain densément peuplé (215 habitants/km<sup>2</sup>) : Louviers-Val de Reuil. Le reste du territoire du SCoT est désormais soumis à une pression urbaine croissante menaçant les équilibres établis sous les effets d'une très forte résidentialisation. **Afin d'affirmer son rang et son rôle dans l'espace régional, le SCoT Seine Eure Forêt de Bord entend asseoir sa place au sein d'un espace géographique nouveau, fruit du mécanisme de métropolisation en cours, la Région Urbaine Rouennaise, se traduisant par un accroissement des échanges et l'exigence de mise en oeuvre à l'horizon du SCoT d'une mobilité métropolitaine durable.**

Dans cette optique que le SCoT fait sien plusieurs projets structurants le concernant d'importance nationale :

- **le projet de plate-forme logistique trimodale** (route-rail-fluve) sur la confluence Andelle-Seine en lien avec la montée en charge de Port 2000. **Ce projet majeur s'inscrit dans une démarche de Haute Performance Environnementale** (0 nuisances sur l'environnement résidentiel, intégration paysagère optimale, désenclavement routier par nouveau franchissement de Seine, minimal d'efficacité économique fixé à 20 emplois à l'hectare) ;
- **la réouverture de la voie ferrée Rouen-Louviers-Evreux** perçue comme un mode de transport métropolitain ;
- **une nouvelle liaison routière vers l'A13** à forte intégration environnementale par l'Etat, permettant le désenclavement de la plaine de l'Andelle et **renforçant le statut du SCoT Seine Eure Forêt de Bord comme nœud d'échange du Val de Seine Normand.**







PREMIÈRE PARTIE :

# Choisir de nouvelles valeurs pour un développement durable du territoire





## 1.1 LA MOBILITE COMME VECTEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE

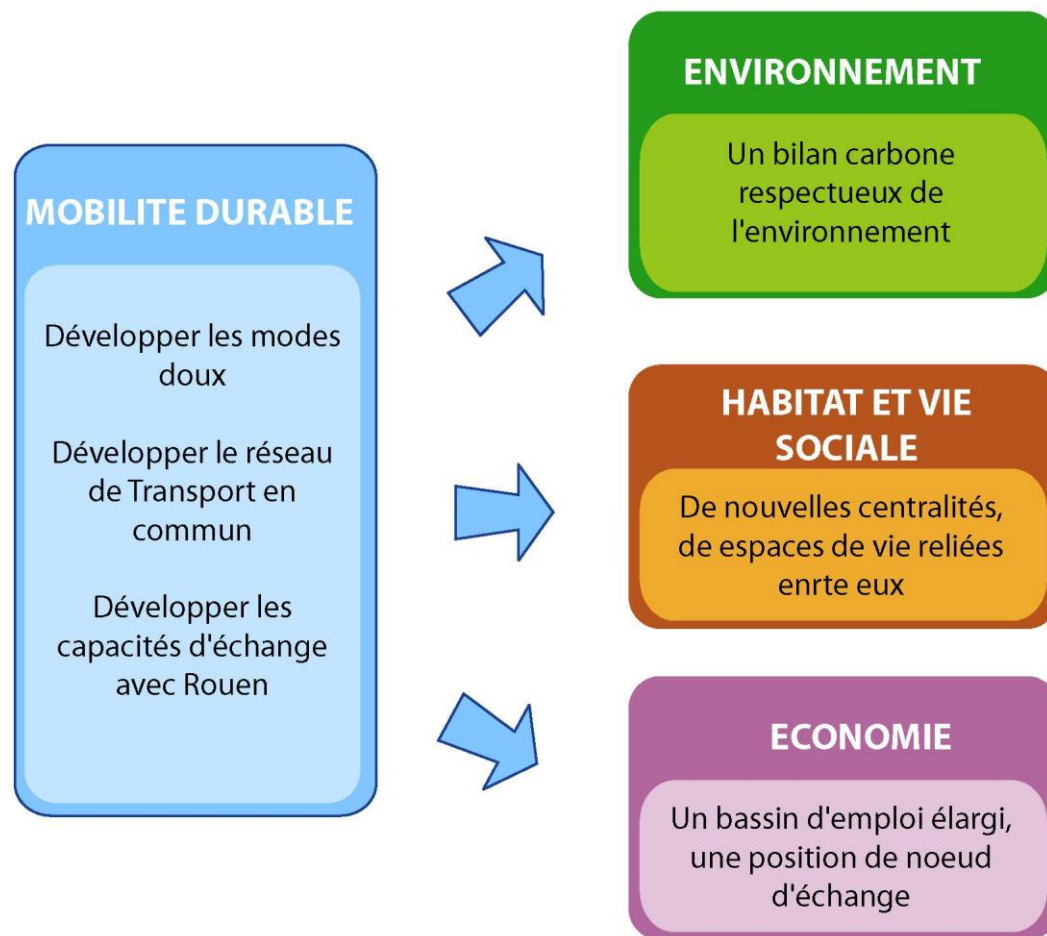
La mobilité doit devenir une valeur pivot du projet du territoire Seine Eure Bord inscrit pleinement dans le processus de Métropolisation en cours sur la Région Urbaine Rouennaise :

- elle assure à tous les habitants, un accès aisé aux services ;
- elle est une garantie d'autonomie pour les populations captives (ne pouvant se déplacer seules) ;
- elle permet l'intensification des liens et des échanges avec la Métropole Rouennaise à travers le corridor économique du Val de Seine.

Elle sera aussi le socle d'une nouvelle organisation territoriale :

- l'implantation des nouvelles zones d'habitat sera déterminée par la présence de lignes de transports en commun ou d'infrastructures "douces" (réseau de pistes cyclables, chemins pédestres) permettant un accès aux zones d'activités, d'équipements, de services, de commerces... ;
- le développement démographique et urbain des centralités secondaires permettra la mise en place de réseaux de transport en commun les reliant au pôle urbain ;
- la mise en place de lignes de transport pourra s'accompagner d'une requalification urbaine des axes urbains qu'elles irriguent.

Pour toutes ces raisons, le projet de territoire met en place des objectifs de développement des transports alternatifs à l'automobile et d'amélioration des conditions de transport des usagers.



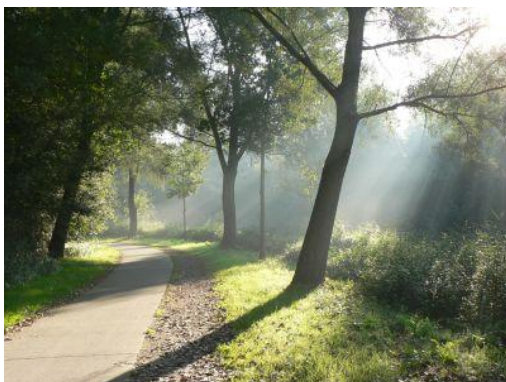
### Agir sur la performance du bilan carbone de la mobilité quotidienne

Le développement de tous les modes de transport alternatifs au tout automobile est un garant de la performance environnementale du SCoT.

Le projet propose de créer des itinéraires facilitant les déplacements quotidiens des habitants et permettant un meilleur accès aux zones de loisirs et aux espaces naturels.

Les principaux itinéraires à créer devront relier :

- à l'intérieur des pôles urbains, les zones d'habitat et les principaux équipements, les zones d'emplois ;
- les pôles urbains et les grands espaces naturels et de loisirs : Forêt de bord, les axes valléens, base de loisirs de Léry-Poses.



### Développer le réseau de transports collectifs :

Les transports en commun présentent l'avantage d'être accessibles à l'ensemble de la population, d'atténuer la hausse du trafic automobile et d'accroître les capacités de flux. Leur usage sera encouragé par l'amélioration de l'efficacité du réseau et par de meilleurs cadencements et temps de parcours. Plus concrètement, ce développement passera par :

- l'organisation d'un réseau d'agglomération autour de l'axe structurant et de deux pôles d'échange : la gare de Val de Reuil et la place Ernest Thorel à Louviers ;
- l'imbrication de tous les réseaux de transport en commun permettant d'ouvrir le territoire sur les centralités voisines (Elbeuf pour le secteur du plateau notamment) ;
- le développement des liaisons TC entre le pôle urbain central et les centralités secondaires : Pont de l'Arche – Igoville, St Pierre -Saint Etienne – Andé, Acquigny, La Haye Malherbe-Montaure.

### Intensifier les capacités d'échanges avec la Métropole régionale

La mise en place de nouvelles infrastructures de transport reliant le pôle Louviers-Val de Reuil à Rouen permettra une meilleure intégration du territoire à la Région Urbaine. Le réseau secondaire devra être mis en cohérence avec ces projets et les capacités de transports collectifs seront à développer.

Le SCoT poursuit les objectifs suivants :

- reconnaître l'opportunité d'une nouvelle liaison vers l'A13 sur le territoire, mais conditionner sa réalisation à une insertion et évaluation environnementale mutuelle et partagée entre l'autorité compétente de cette infrastructure et l'ensemble des acteurs du SCoT Seine Eure Forêt de Bord ;
- renforcer le réseau ferré régional en actant la réouverture de la voie ferrée entre Rouen - Louviers et Evreux sur les emprises existantes ou des segments nouveaux dans l'esprit d'une ligne de transport compatible dans ses traversées d'agglomérations et de villages avec la proximité de zones résidentielles ;
- conditionner la pénétrante d'Elbeuf, dans le respect des sites Natura 2000 et des espaces agronomiques de haute qualité du Val de Seine et des hameaux du plateau et au respect ou au rétablissement des corridors écologiques définis par le SCoT ;
- programmer la seconde phase (section Est) du contournement de Pont de l'Arche.



exemple de transport public structurant d'échelle régionale - le tram-train de la région transfrontalière Sarreauemines - Sarrebrück

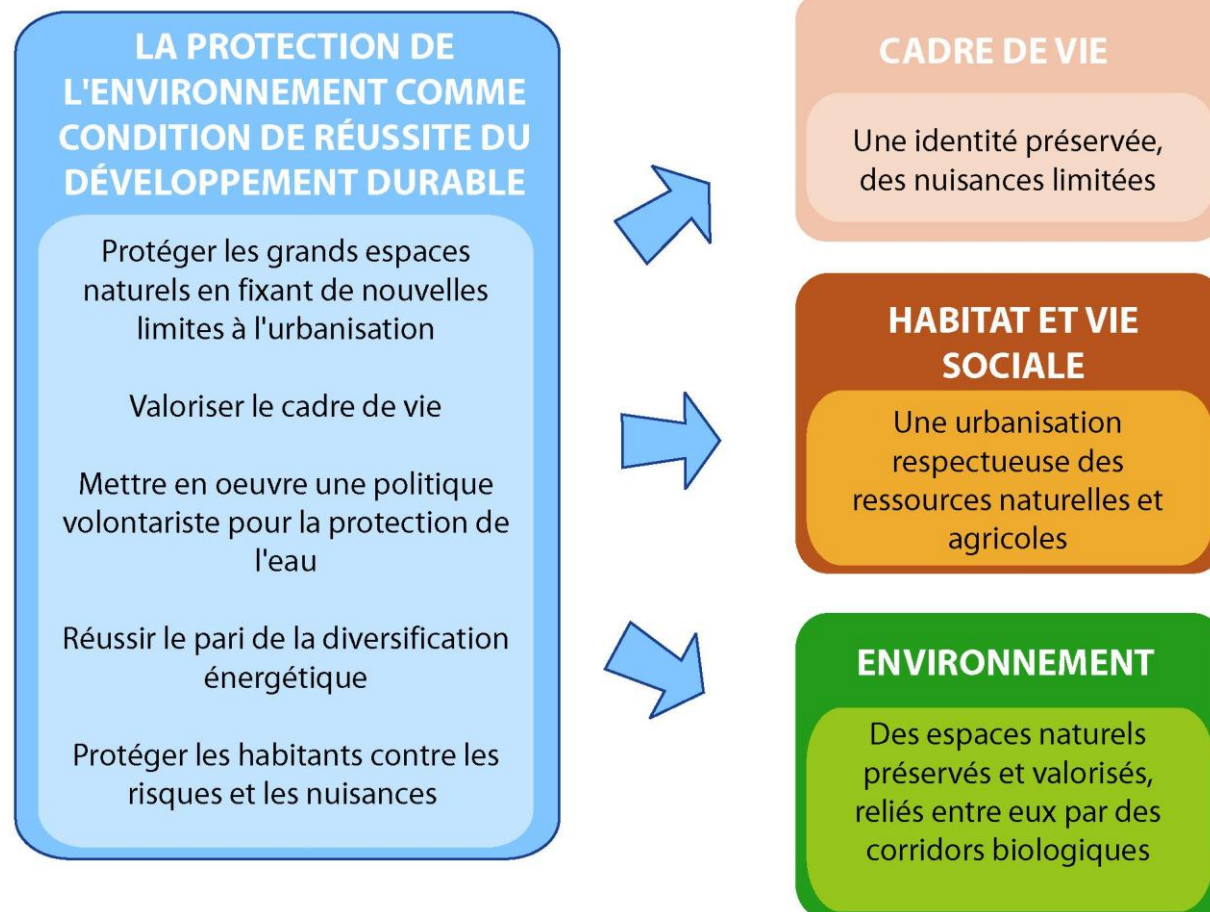


## 1.2- LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT COMME CONDITION DE REUSSITE DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Le territoire s'engage à défendre et à mettre en valeur ses richesses environnementales et patrimoniales. Cette volonté s'exprime par plusieurs objectifs :

- la mise en place de mesures de sauvegarde et de gestion de la biodiversité dans les nombreux espaces écologiques, (forêts, vallées,...) ;
- une protection accrue de toutes les ressources naturelles et l'investissement dans les nouvelles technologies environnementales ;
- la reconnaissance et la mise en valeur du patrimoine paysager et culturel du territoire.

Ces actions doivent poser les bases d'un développement harmonieux et respectueux des grands équilibres naturels et patrimoniaux qui régissent le territoire.



### Protéger les grands espaces naturels en fixant de nouvelles limites à l'urbanisation

Différents types d'espaces naturels de grande valeur écologique, plus ou moins sensibles ou fragilisés, ont été identifiés. La croissance démographique et urbaine de l'agglomération sera limitée pour en assurer la protection.

L'urbanisation devra notamment privilégier les secteurs d'optimisation au sein des espaces agglomérés actuels par comblement de dents creuses et renouvellement urbain, dans la logique première du projet de territoire, le renforcement des centralités existantes du territoire Seine Eure Bord.

Le territoire s'engage également à préserver des espaces entre les zones urbanisées pour conserver les couloirs de migration entre les grands ensembles naturels : plateaux, coteaux et vallées. Les espaces collinaires du Val de Seine et du Val de l'Eure doivent à ce titre être protégés.

*Des espaces naturels à protéger*



### Valoriser le cadre de vie

La protection et la valorisation du patrimoine naturel, agricole et urbain sont nécessaires pour améliorer le cadre de vie des habitants.

La SCoT propose de valoriser les tronçons les plus naturels des grandes vallées en préservant les zones humides et le patrimoine naturel lié à la présence de l'eau (les zones humides inondables, les alignements d'arbres le long des berges). Le SCoT a pour objectif de leur attribuer une nouvelle fonction au sein du territoire (agriculture biologique, zones de loisirs, projets et aménagements pédagogiques...). Les haies et les bosquets ayant une fonctionnalité environnementale ou paysagère seront également préservés.

Le projet invitera également les documents d'urbanisme à mettre en œuvre des moyens permettant la sauvegarde des édifices culturels et cultuels, du patrimoine rural (corps de ferme), du patrimoine historique.

*Un riche patrimoine bâti garant de l'identité du territoire*



### Mettre en œuvre une politique volontariste pour la protection de l'eau

Les perspectives de développement démographique et urbain imposent d'établir une stratégie volontariste pour une gestion optimale, qualitative et quantitative, des eaux superficielles et souterraines. L'eau doit être reconnue comme une ressource naturelle, rare et précieuse.

Le projet pose comme essentiels :

- la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable : diversifier les ressources, protéger les captages performants existants et mettre en place des normes d'utilisation et la maîtrise publique des périmètres de protection. Le développement de l'agriculture biologique sur les périmètres de protection sera activement recherché ;
- la limitation des pollutions domestiques, agricoles et industrielles : assurer des modes d'assainissement adaptés au statut et à la capacité d'accueil envisagée pour chaque commune ;
- la conservation des milieux biologiques et la valorisation des zones humides dans leur rôle d'épuration des eaux pluviales et de régulation des débits en période de crue ;
- la valorisation des eaux pluviales par la mise en place d'équipement permettant leur valorisation.



*La trame bleue : une richesse à protéger et valoriser*

### Réussir le pari de la diversification énergétique

La réduction des consommations énergétiques et des pollutions est possible si le SCoT favorise le recours aux dispositifs de réduction d'énergie. Cet objectif peut se réaliser sous différents aspects :

- concevoir les nouvelles opérations d'urbanisme autour de la maîtrise de l'énergie en encourageant le développement des constructions économes en énergie (éco-opérations, maisons à énergies positives...), et en bonifiant les droits d'occupation et d'utilisation des sols ;
- adopter et diffuser toutes les filières d'énergies renouvelables, et en particulier les réseaux de chauffage et d'énergies basés sur les ressources locales (bio-masse, valorisation sylvicole, éolien, solaire, géothermie).



*La valorisation énergétique de la biomasse locale - un enjeu considérable pour le territoire du SCoT*

### Protéger les habitants contre les risques et les nuisances (pollutions de l'air, sonores...)

Le SCoT a pour objectif de protéger la population des risques naturels et technologiques. Par conséquent, toute urbanisation devra prendre en compte les contraintes liées aux risques inondation et ruissellement. Les nouvelles zones urbaines devront également être éloignées des sites de risque industriel.

Les nuisances sonores, liées notamment aux grandes infrastructures de transport, devront être minimisées. La mise en place de règles limitant l'urbanisation à proximité de ces aménagements et l'instauration de mesures compensatoires de la part des sociétés gérant les infrastructures émettrices de nuisances (autoroutes) est encouragée à travers ce projet.

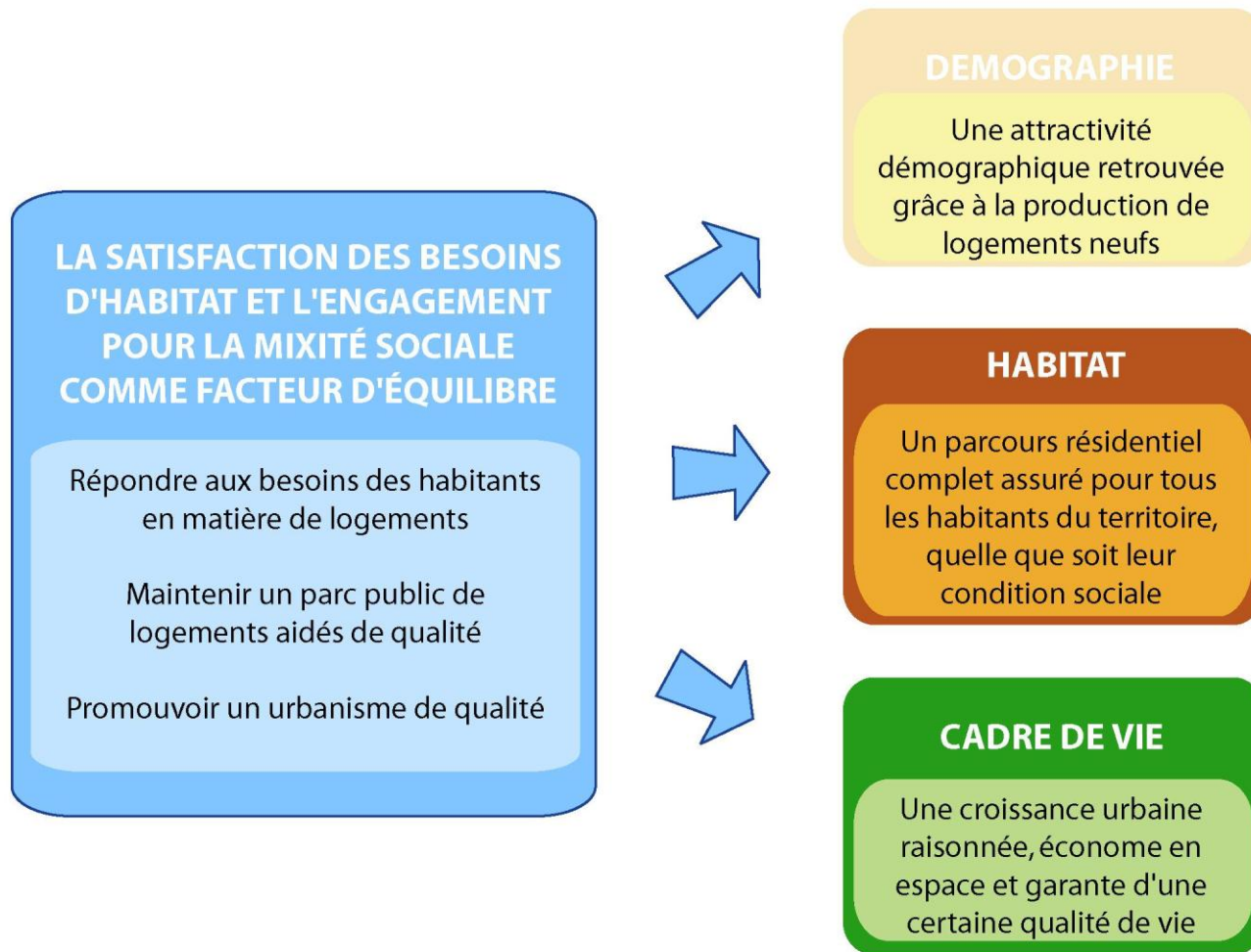
Enfin, le SCoT propose d'étendre et intensifier le réseau d'observation de la qualité de l'air et d'empêcher sa dégradation sur les espaces urbanisés résidentiels et les grands sites de loisir du territoire.

### **1.3 – LA SATISFACTION DES BESOINS D'HABITAT ET L'ENGAGEMENT POUR LA MIXITE SOCIALE COMME FACTEUR D'EQUILIBRE**

Le SCoT se donne pour objectif de conduire et de mettre en cohérence les politiques contribuant au développement solidaire et durable du territoire. Le logement est un pivot essentiel de cette politique.

Le projet de territoire fixe des orientations qui répondent aux besoins liés à la croissance démographique et au phénomène de décohabitation et à la nécessité d'offrir un logement de qualité à toutes les catégories de population.

Cette démarche doit se réaliser dans le cadre d'une recherche d'un urbanisme équilibré, proposant de nouveaux modes d'habiter, respectueux de l'environnement.





### Répondre aux besoins des habitants en matière de logements

Les études et projections démographiques estiment la population supplémentaire à 6500 8000 habitants (moyenne théorique de 7000), à l'horizon 2020, soit un besoin de construction d'environ 4400 à 5000 logements neufs (moyenne pondérée de 4500 logements)

Le territoire souhaite soutenir la production de logements à cette hauteur pour répondre aux attentes des habitants du territoire et en attirer de nouveaux.

Le projet met également en avant la nécessité de diversifier les modes d'habiter pour répondre à tous les besoins. La réussite du SCoT passera par :

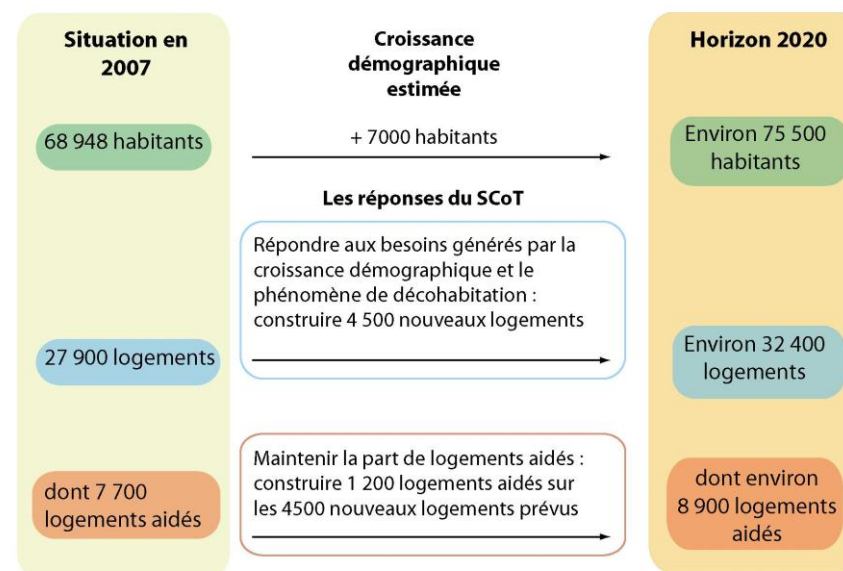
- l'adaptation de la taille des logements aux nouvelles configurations des familles en impulsant sur tout le territoire la diversification de l'habitat ;
- la prise en compte des effets du vieillissement de la population en offrant des produits d'habitat mieux adaptés aux besoins des personnes âgées et plus proches équipements de centralité.

### Maintenir un parc public de logements aidés de qualité

L'objectif du projet de territoire est de mieux répartir l'offre en logements aidés à l'échelle du SCoT, qui est aujourd'hui concentrée sur le pôle urbain Louviers-Val de Reuil.

Le projet de territoire se fixe deux objectifs pour permettre à chacun d'accéder à un logement social :

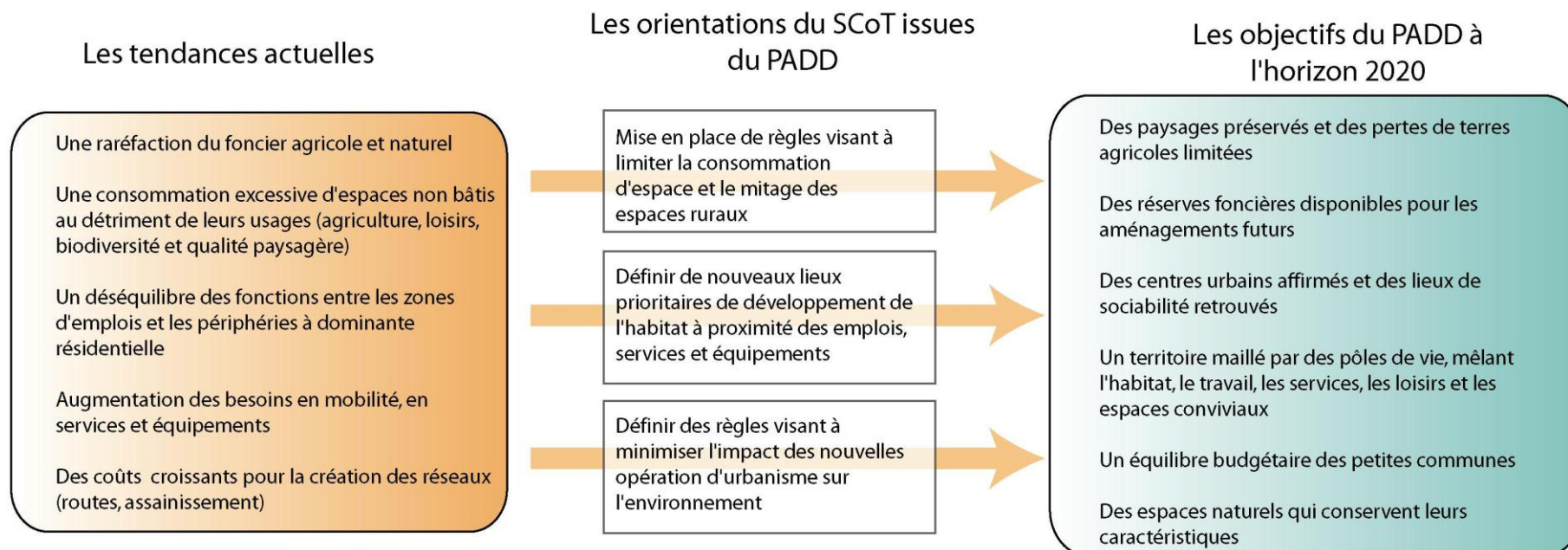
- conforter le parc public sur l'ensemble du territoire, et donc mieux répartir l'effort entre le Pôle urbain Centre et les centralités secondaires ;
- maintenir, à l'horizon 2020, la part actuelle de logements aidés (environ 25% du parc total) ce qui revient à créer au moins 1200 nouvelles unités sur les 4500 prévus au total.



## Promouvoir un urbanisme de qualité

Les études du SCoT ont souligné l'accroissement des pressions urbaines et les déséquilibres potentiels sur les territoires les plus ruraux. Les actifs habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail, les territoires agricoles subissent une pression foncière accrue, et les coûts de l'urbanisation se multiplient.

La Loi Solidarité et Renouveau Urbain encourage à l'utilisation économe de l'espace pour que les documents d'urbanisme deviennent les outils de maîtrise de la densité et de promotion des formes urbaines (voir le schéma suivant).



## 1.4 – DIVERSIFIER LES MOTEURS DE LA CROISSANCE ECONOMIQUE

Seine-Eure-Forêt de Bord est un territoire dynamique économiquement :

- il présente un volume d'emploi important ;
- son tissu économique est structuré par des entreprises d'envergure internationale inscrites dans des pôles de compétitivité ;
- son tissu de PME est dynamique et ouvert sur des technologies innovantes et à forte valeur ajoutée ;
- son positionnement géographique en fait un pôle logistique d'importance ;
- son agriculture est encore présente et exerce des fonctions économiques et patrimoniales.

Le territoire devra mettre en place des orientations qui valorisent ces atouts. De plus il devra répondre aux problèmes du chômage, et du décalage croissant entre les besoins des entreprises et la qualification des actifs du territoire.

Enfin, le développement commercial devra être encadré pour éviter une croissance qui concurrence le développement des centres-ville.

Pour répondre à ces objectifs, le SCoT fixe les orientations suivantes :

- demeurer un territoire économique dynamique ;
- favoriser les économies de circuit court ;
- développer la petite entreprise ;
- renforcer le secteur commercial et contrôler son développement ;
- pérenniser les espaces agricoles viables économiquement ;
- valoriser les filières agricoles biologiques.



### Demeurer un territoire économique dynamique

Le taux d'emploi par habitant doit être maintenu à son niveau actuel à l'horizon 2020. Compte tenu des projections démographiques, le territoire pourrait avoir besoin de 6 500 nouveaux emplois d'ici à 2020. L'objectif pour le territoire est de devenir un pôle d'équilibre au sein du Grand Rouen.

Pour cela, le développement économique devra se fonder sur ses richesses actuelles : chimie, biologie, pharmacie, et logistique.

De nouveaux services performants devront être fournis aux entreprises, notamment par l'amélioration des infrastructures d'accueil (zones d'activités). Au-delà d'une logique d'implantation à conforter, le territoire devra également assurer l'animation du tissu économique (mise en réseau des différents acteurs, promotion des activités,...)

### Soutenir le développement de la petite entreprise

La stratégie économique du territoire passe également par la mise en place de mesures permettant un développement économique endogène, qui protège et valorise le tissu des petites entreprises locales. Celles-ci offrent en effet des emplois correspondant aux qualifications des actifs locaux.

Cet objectif se traduit par le renforcement du dispositif de la formation initiale et de la formation continue au profit de toutes les populations, avec la création d'une Maison de l'Emploi et de la Formation.

Il s'agira également d'offrir aux petites entreprises (artisans, entreprises de services à la personne...) la possibilité de s'installer et de développer leur activité. Il faudra garantir un niveau de services et des disponibilités foncières qui correspondent à leur besoins : immobilier en blanc, hôtels d'entreprises, village d'artisans...

Enfin, le projet de territoire affirme la nécessité d'accompagner tous les secteurs de l'économie solidaire (services à la personne, expériences du micro-crédit, nouvelles tendances au commerce éthique...), qui représentent un potentiel de création d'emplois important.

### Renforcer le secteur commercial et choisir son développement

Le commerce est un secteur stratégique de développement. Il fonde en partie l'attractivité des communes, par le niveau de service qu'il procure aux habitants actuels et futurs. Son développement doit être néanmoins maîtrisé, pour qu'il participe au développement urbain de manière cohérente et durable. Le territoire s'engage ainsi à :

- mettre en place une réglementation précise pour l'implantation les commerces de plus de 300 m<sup>2</sup> ;
- choisir l'implantation des grands équipements commerciaux au sein des centres existants et refuser la réalisation de nouvelles unités en dehors des espaces agglomérés centraux ;
- conforter les pôles commerciaux des centres-villes de Louviers et de Pont de l'Arche ;
- créer une centralité commerciale dans le centre-ville de Val de Reuil ;
- organiser le stationnement et l'accessibilité autour de ces centralités.

### Pérenniser l'agriculture

L'agriculture joue une fonction d'équilibre dans le territoire. Elle participe à la vie économique et permet de valoriser les paysages et les espaces naturels. Elle doit donc être protégée et pérennisée.

Le SCoT se fixe donc pour objectifs :

- d'encourager l'agriculture de circuit court, en protégeant notamment le maraîchage du Val de Seine ;
- d'identifier les espaces agronomiques à forte potentialité (terres céréalières) et de les protéger de toute urbanisation ;
- valoriser économiquement les espaces boisés, à travers notamment les activités de la sylviculture ;
- gérer dans le long terme les limites entre les activités agricoles et l'urbanisation ;
- atteindre et localiser sur le long terme 6% de la Superficie Agricole Utile à l'agriculture biologique, en lien avec les Objectifs du Grenelle de l'Environnement.









DEUXIÈME PARTIE :

Un territoire structuré autour d'un pôle urbain d'envergure  
et de centralités d'équilibre au sein du Grand Rouen

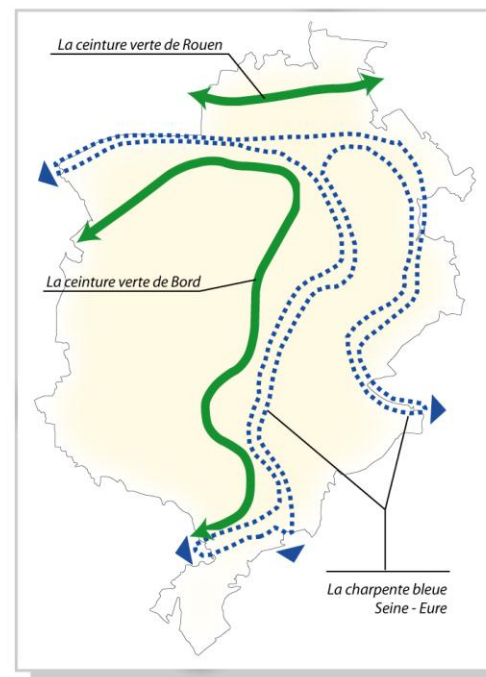
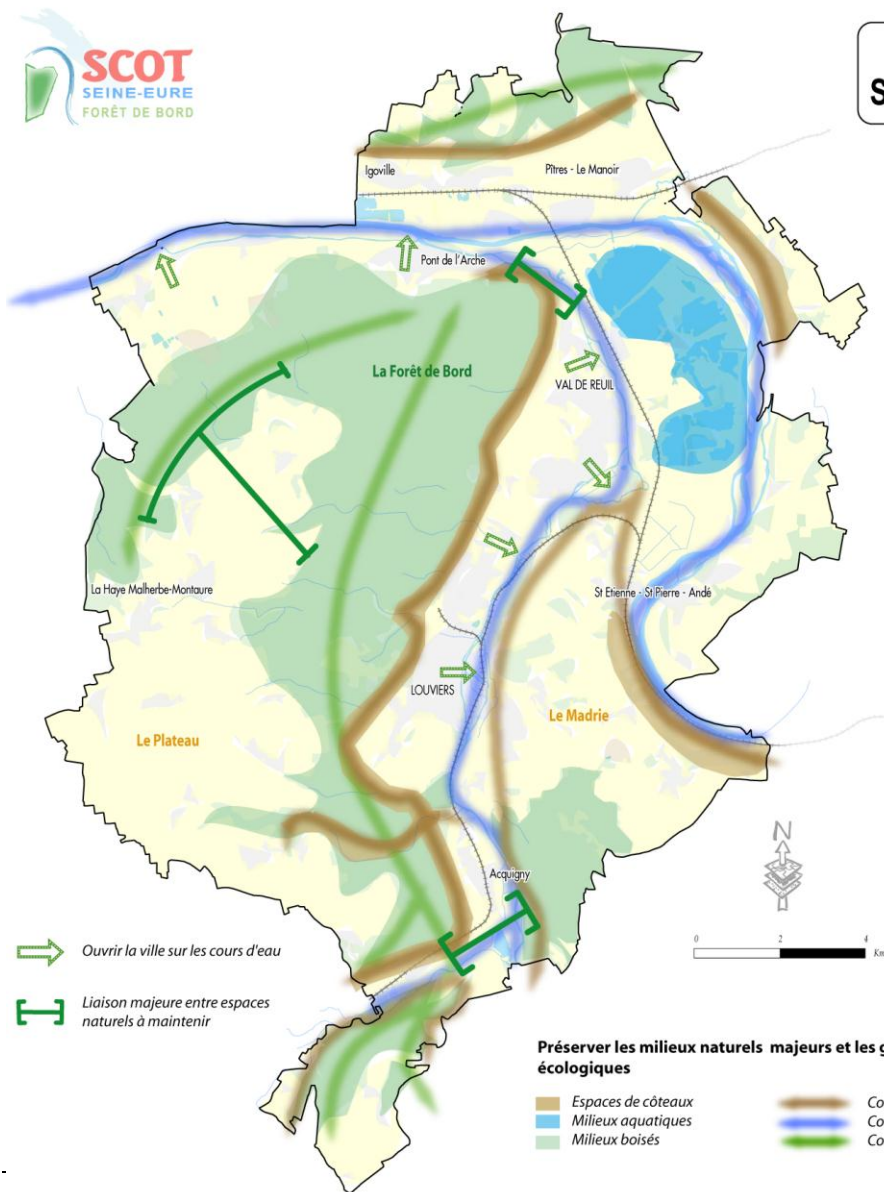




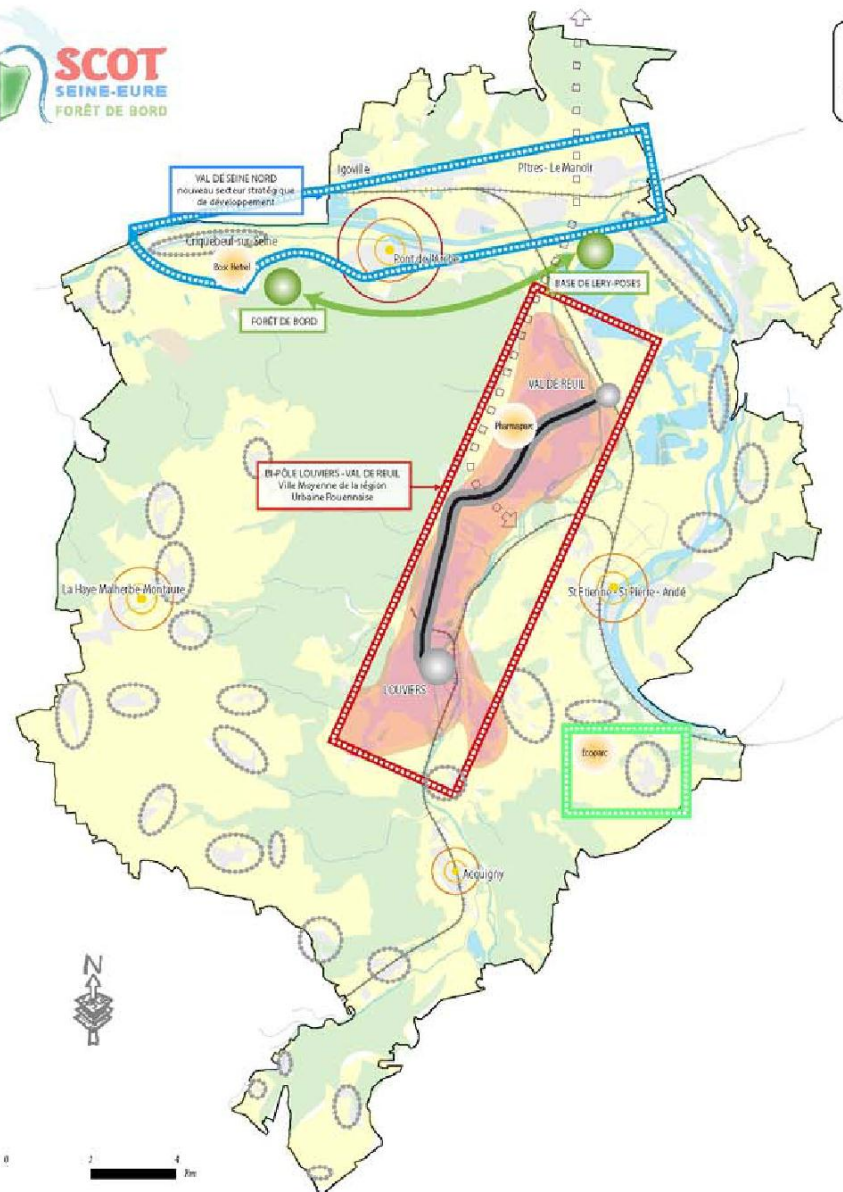
# Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure Forêt de Bord



## Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure - Forêt de Bord



# Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure Forêt de Bord




## Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure - Forêt de Bord

### La hiérarchie du territoire :

- 1 **Pôle urbain : devenir une ville moyenne**
  - Accueillir 60% de la croissance démographique
  - Développer les services et équipements
  - Requalifier les friches industrielles et urbaines
  - Densifier le tissu urbain
  - Donner un nouvel essor au parc de la Fringale
- 2 **Val de Seine nord : structurer un nouveau secteur stratégique de développement**
  - Objectif de 7000 habitants en 2020
  - Conforter le pôle commercial d'Igoville
  - Aménager un pôle multimodal
- 3 **Heudeboville : accompagner le développement d'Ecoparc**
  - Permettre une croissance modérée de la population d'Heudeboville
  - Développer une offre de services en conséquence
  - Améliorer les liens (transports en commun) vers le pôle urbain
- 4 **Pôles d'équilibre : conforter les centralités secondaires**
  - Attirer de nouveaux habitants
  - Densifier les pôles urbains
  - Développer le commerce (centre ville, zones commerciales existantes)
  - Conforter les équipements publics
- 5 **Communes rurales : créer de nouvelles centralités**
  - Concentrer l'urbanisation
  - Développer de nouvelles formes d'habitat économes en espace
  - Conserver l'identité rurale

### Grands projets d'équipements du territoire :

-  **Axe structurant : créer un véritable boulevard urbain**
  - Développer l'urbanisation autour de cet axe
  - Installer des équipements et activités
  - Conforter la ligne de transport en commun
-  **Opportunité de réalisation de la liaison A28 / A13**
  - Exigences d'une actualisation de l'évaluation environnementale du SCoT vallant mise en conformité
  - Eco-conditionnalité du projet (concertation, intégration environnementale et paysagère)
-  **Pôle de desserte en transports collectifs :**
  - Structurer le réseau de transports collectifs autour de noeuds d'échanges
-  **Pôles de développement économique :**
  - Devenir un noeud du réseau d'échange du Val de Seine
  - Demeurer un territoire économique dynamique

Deux grands projets d'infrastructure sont appelés à transformer durablement les équilibres économiques de la région rouennaise.

Le SCoT en prépare l'émergence.

1) L'aménagement d'une liaison nouvelle entre le Val de Seine Nord et l'A13 pour laquelle le SCoT reconnaît son opportunité dans son action de désenclavement de la plaine de l'Andelle et le raccordement de la future plate-forme trimodale au réseau routier national.

Maintenue dans un état d'hypothèses de tracés au moment de l'élaboration du document, cette future liaison nécessitera des compléments d'études pour sa réalisation définitive, en particulier dans le cadre de son approche environnementale et son intégration paysagère.

Négociée entre l'ensemble des acteurs du SCoT, les habitants du territoire et l'Etat, son autorité compétente, cette actualisation par mise en compatibilité s'attachera à définir le tracé le plus performant sur le plan du développement durable, sans effets aggravants sur les équilibres écologiques des sites qu'elle traversera, sans remise en cause de la qualité de vie des espaces résidentiels existants et programmés.

2) La réalisation de la plate-forme trimodale de la confluence Andelle Seine confortera le tissu économique du Val de Seine Nord et assurera le maintien des équilibres habitat / emplois de la frange la plus proche de la Métropole Rouennaise. Choisie par les acteurs du SCoT pour sa capacité à redynamiser l'espace économique de la vallée de l'Andelle et sa bonne intégration au réseau de transport métropolitain, cette plate-forme trimodale est voulue comme un espace économique de haute densité d'emplois et de valeur ajoutée excluant de ce fait toute perspective de site logistique de maintenance ou d'entreposage. L'inscription de ce nouvel espace économique dans une démarche de performance environnementale est indispensable (qualité architecturale, parti d'aménagement paysager, mixité de la desserte fret et personnes...) au regard des superficies mobilisées et de sa position mitoyenne avec deux agglomérations limitrophes - les bourgs de Pîtres et Le Manoir.

### Devenir un noeud du réseau d'échange du Val de Seine

L'aménagement de Port 2000 a redéfini l'importance stratégique du trafic maritime et fluvial sur la Seine. Dans ce cadre, le projet d'aménagement d'une plate-forme trimodale (route, fleuve, fer) ouvre des nouvelles perspectives de croissance de l'activité logistique pour Rouen et sa région, qui s'illustre par la mise en place d'un pôle compétitivité. Comme énoncé ci-avant, **le SCoT conditionne la plate-forme :**

- à sa traduction en tant qu'espace économique à haute densité d'emplois et de valeur ajoutée mettant réellement à profit sa multi-modalité (usage du fer, du fleuve et de la route), autant pour le fret que pour les déplacements des actifs ;
- à sa conception dans une logique de forte performance environnementale, architecturale et paysagère, pré-requis indispensables au regard de sa proximité avec l'agglomération résidentielle du SCoT.

Dans cette même logique, le SCoT reconnaît la nécessité d'un projet de liaison vers l'A13 lui assurant une consolidation profitable de son rôle de nœud d'échange dans la Basse Seine. En l'absence de connaissance de tracés opérationnels, et d'acte fondateur émanant de l'autorité compétente, **cette liaison vers l'A13 reste placée sous éco-conditionnalité :**

- d'une concertation publique active permettant à chaque composante d'acteurs (le Syndicat Mixte, les Personnes Publiques et les populations du territoire) d'exprimer ses propositions
- de l'actualisation de l'évaluation environnementale emportant la mise en compatibilité du document ;
- de garanties majeures de conservation de l'ensemble des équilibres environnementaux (biodiversité, nuisances, émissions polluantes, pressions sur les ressources, bilan carbone du SCoT...).

Ainsi programmé à l'horizon de sa mise en oeuvre, le SCoT Seine Eure Forêt de Bord se donne les moyens d'affirmer son statut de carrefour entre la Métropole Rouennaise, qu'elle intègre peu à peu (en témoigne l'adhésion du territoire à l'Agence d'Urbanisme Rouennaise) et dont elle devient un des moteurs principaux de croissance et d'équilibre.

Le développement de ces nouvelles fonctions centrales sont également un puissant levier de consolidation de ces grands sites économiques conçus comme Portes de la Région Urbaine Rouennaise

- la plate-forme Bosc Hetrel à proximité de l'échangeur de l'A13 à Criquebeuf sur Seine ;
- le pôle trimodal de la confluence Andelle-Seine ;
- les ensembles Ecoparcs sur le plateau du Madrie.

## Organiser le développement économique

Les zones d'activité du territoire doivent être hiérarchisées selon leur vocation, leurs caractéristiques et leurs implantations pour améliorer la lisibilité économique du territoire.

Deux types de zones peuvent être identifiés :

- **les zones d'activité urbaines** (Pharmaparc 1 et 4, la Fringale, les Portes) : insérées dans le tissu urbain, elles seront destinées à accueillir une économie dite résidentielle (activités tertiaires, services à la personne, aux entreprises). Le but est de garantir la proximité de ces activités avec le reste de la ville. L'accueil d'activité générant de nombreux emplois à l'hectare sera privilégié ;
- **les zones d'activité stratégiques** : (Ecoparcs, Bosc-Hetrel, plate forme multimodale,...) : situées aux portes du territoire, ces zones accueilleront des activités plus consommatrices d'espace mais nécessaires au développement du territoire (logistique notamment). Elles accueilleront des activités dont les retombées profiteront à l'ensemble du territoire du SCoT. La densité d'emplois à l'hectare pourra être moins forte que sur les ZA urbaines, même si le souci d'économiser le foncier demeure essentiel.

Organiser le développement économique			
Typologie des zones d'activité	Localisation	Activités	Aménagements prévus
"Urbaines"	Dans les pôles Louviers - Val de Reuil	Tertiaires, Services Activités non nuisantes Artisanat, Petit commerces	Petites ou moyennes parcelles. Insertion des aménagements dans le tissu urbain. Mise en place des services aux entreprises et aux salariés.
"Stratégiques"	Aux portes d'entrée du territoire	Industrielles et logistiques	Moyennes ou grandes parcelles. Insertion des aménagements dans le cadre naturel. Mise en place des services aux entreprises et aux salariés. Mise en place de transports en commun.

Le SCoT bénéficiera d'une offre de foncier d'activité diversifiée qui orientera les implantations des entreprises. Le territoire pourra répondre aux différentes demandes du marché, tout en respectant ses valeurs de développement.

### Mettre en oeuvre le nouveau secteur stratégique de développement

La structuration de la zone de croissance de la plaine de confluence Seine-Andelle (Igoville-Alizay-Le Manoir - Pîtres) est un objectif majeur pour le territoire. Ce secteur qui devrait accueillir la plate-forme trimodale, est appelé à constituer une nouvelle entité urbaine à l'horizon du SCoT (7 000 habitants en 2020 selon les projections démographiques).

Cette nouvelle entité constituera une porte d'entrée du SCoT, mais également un lien entre Seine-Eure-Forêt-de-Bord et l'agglomération rouennaise. Au regard de cette perspective, deux objectifs paraissent essentiels :

- mettre à niveau le réseau de déplacement par la mise en oeuvre d'une nouvelle liaison vers l'A13 (aménagement placé sous conditions par le PADD) ;
- intégrer le territoire au réseau ferré régional en envisageant une amélioration de l'offre ferroviaire.

### Accompagner le développement des Ecoparcs

Le site Ecoparcs est un projet de développement économique majeur à l'échelle du SCoT, en particulier la filière logistique. Son impact est attendu comme décisif dans la localisation des entreprises sur Seine Eure Forêt de Bord. En raison de son écart aux zones habitées, la réalisation d'Ecoparcs devra s'accompagner de mesures d'accompagnement concernant l'habitat, les services et les transports. Les objectifs :

- activer une croissance modérée sur Heudebouville, noyau urbain le plus proche des sites d'emplois ;
- développer des parcs relais et des plate-formes de co-voiturage au sein de la Ville Moyenne et des grands nœuds d'échanges et imposer une maîtrise du stationnement des actifs sur les Eco Parcs ;
- développer une offre de transport en commun adaptée aux horaires d'un site économique, mettre en place des Plans de Déplacement d'Entreprises et limiter le stationnement emploi sur la zone au profit de parcs relais inscrits dans l'axe structurant ou à ses abords ;
- veiller au développement des services aux entreprises et aux actifs du site (équipements, restauration, hôtellerie...).



## **2.2 - ERIGER L'AGGLOMERATION LOUVIERS-VAL DE REUIL AU STATUT DE POLE D'EQUILIBRE DE LA REGION URBAINE**

Le territoire est devenu relativement dépendant de Rouen et de son agglomération en termes d'emplois. En témoigne la hausse du nombre de déplacement domicile-travail. De même, l'aménagement du contournement Est risquerait, si aucune politique volontariste n'est mise en place, de voir s'amplifier le phénomène d'évasion économique et commerciale vers la capitale régionale.

Afin d'éviter l'amplification de ce phénomène et de conforter l'identité et le rôle du territoire, l'ambition du SCoT est d'ériger le pôle urbain Louviers-Val de Reuil en une véritable ville moyenne, attractive et dynamique. La mise en synergie des fonctions des communes qui la composent est en ce sens un objectif clé du projet de territoire

Dans ce cadre, le SCoT propose la création d'un axe structurant matérialisé par un Transport en Commun (perspective d'une ligne à Haute Qualité de Service) reliant les communes du Bi-Pôle urbain, complété par des lignes de transport en commun circulaires permettant la connexion avec les deux pôles multi-modaux que seront la Gare du Val de Reuil et la place Ernest Thorel à Louviers.

Le projet de territoire identifie l'Axe Structurant comme le moteur d'une vaste politique publique en renouvellement urbain sur l'entrée Est de Louviers, et d'une stratégie volontariste de structuration urbaine de l'entrée Ouest du Val de Reuil.

### Renforcer les fonctions du pôle urbain central

Le SCOT se fixe l'objectif de donner au pôle urbain les caractéristiques d'une vraie ville moyenne. Au niveau démographique, il s'agira de permettre à l'agglomération d'atteindre une population de 45 000 habitants d'ici à 2020.

Cette croissance devra nécessairement s'accompagner de structures répondant aux nouveaux besoins des habitants (accueil péri-scolaire, équipements culturels, sociaux, formation...), mais également de consolider l'appareil de services publics sur l'agglomération centre (hôpital, administrations, éducatifs et culturels).

### Constituer un axe structurant entre Louviers et Val de Reuil

Cette nouvelle ambition passe également par une politique d'aménagement urbain d'envergure. Il faut donner plus de cohérence au pôle urbain et relier les différentes entités qui le composent. La mise en œuvre d'un tel projet passe par :

- l'urbanisation prioritaire autour de la Route des Falaises, de la Route de la Fringale et en renouvellement urbain, de la Rue du 11 Novembre et de l'entrée Est de Louviers, devenant axe structurant ;
- l'accentuation du caractère urbain de l'axe structurant : passer d'un axe routier à un véritable boulevard urbain ;
- le développement urbain de l'entrée de Val de Reuil (secteur du lycée Marc Bloch) en y implantant des services, des logements et des commerces ;

- la requalification des abords de l'axe structurant en protégeant la zone d'activité de la Fringale et les grands îlots industriels: passer d'une zone économique mixte à un nouveau quartier multifonctions, dans le cadre d'un renouvellement urbain progressif ;
- la matérialisation de l'axe structurant en confortant la ligne de transport en commun qui va de la Place Ernest Thorel à la gare de Val de Reuil (amélioration des cadences, aménagements des arrêts, création de nouvelles stations, ...).

### Organiser l'urbanisation sur les zones connexes à l'axe structurant

Parallèlement à ce projet majeur, de nouvelles centralités dans le pôle urbain devront être aménagées afin de densifier le tissu urbain et de requalifier certains secteurs aujourd'hui peu mis en valeur (voir schéma suivant). Le territoire se fixe ainsi pour objectifs :

- structurer la Route des villages, reliant Incarville au Vaudreuil dans le respect de son tissu urbain villageois ;
- engager l'émergence de nouvelles centralités dans les zones à urbaniser: favoriser l'habitat intermédiaire, et inclure dans tout projet des schémas de centralité (création de places, d'espaces publics, implantation de commerces), des dispositions favorisant la mixité sociale ;
- aménager la ZAC des Coteaux à Val de Reuil ;
- connecter le secteur de la gare de Louviers au centre ville ;
- redynamiser la gare de Val-de-Reuil, seule gare d'importance régionale en privilégiant sa multifonctionnalité (tertiaire, services, commerces, stationnement...).

### 2.3 – GARANTIR LA CONSTITUTION DE POLES D'EQUILIBRE

L'exigence d'un développement durable, équilibré et solidaire à l'échelle du SCoT, nécessite l'affirmation de nouvelles centralités d'équilibre, complémentaires du pôle urbain central.

L'objectif choisi par le Syndicat Mixte est d'enrayer le phénomène de périurbanisation qui a vu se développer l'urbanisation de zones rurales, sans politiques d'accompagnement permettant aux bourgs et villages d'assurer la conservation des équilibres au niveau des équipements, des services et des emplois.

Les centralités secondaires (voir carte suivante) accueilleront, de manière prioritaire, une partie de la croissance démographique du SCoT. Cela impliquera le renforcement de leur niveau d'équipement et de services, notamment commerciaux, afin qu'ils jouent à court terme le rôle de pôles secondaires d'équilibre auprès des communes rurales voisines.

A ce titre, leur accessibilité devra être consolidée pour inciter à leur fréquentation.

### Conforter le poids démographique des centres urbains existants

En dehors du pôle urbain central, la croissance démographique devra être orientée principalement vers les pôles suivants :

- Pont de l'Arche – Igoville ;
- Saint-Pierre -Saint Etienne – Andé ;
- Acquigny ;
- La Haye Malherbe – Montaure.

Tout comme sur le pôle central, il s'agit de mettre en œuvre dans ces pôles des projets de développement de l'habitat, en respectant les objectifs de mixité urbaine, générationnelle et sociale (intégration de commerces, de services, d'activités dans les projets de construction, intégration de logements aidés à tout projet de développement,...) et de gestion économe de l'espace (densités plus élevées).

### Créer les conditions d'une véritable proximité des services, équipements et emplois

Cette nouvelle organisation nécessite également une redéfinition du niveau d'équipement des centralités secondaires. Le regroupement des fonctions de services, d'équipement et d'emploi participera ainsi à la structuration du territoire (voir carte suivante). Les objectifs sont de :

- conforter les services publics existants dans les centralités secondaires (notamment les transports collectifs) ;
- offrir des possibilités d'accueil de qualité aux entreprises artisanales, aux professions libérales, aux services à la personne.

### Maîtriser et organiser le développement démographique sur les communes rurales

La croissance des communes rurales demeure choisie. Toutefois elle devra se conformer aux objectifs de gestion économe de l'espace. L'objectif est ici de répondre à l'étalement urbain et de promouvoir une certaine qualité de vie. Il s'agira de :

- conforter la centralité des bourgs ;
- conforter la trame paysagère en place ;
- conserver le caractère rural des villages ;
- prioriser l'urbanisation au sein des agglomérations existantes au dépend des extensions périphériques.

Cette limitation participera également à la protection renforcée des terres agricoles à la périphérie des bourgs et des villages.

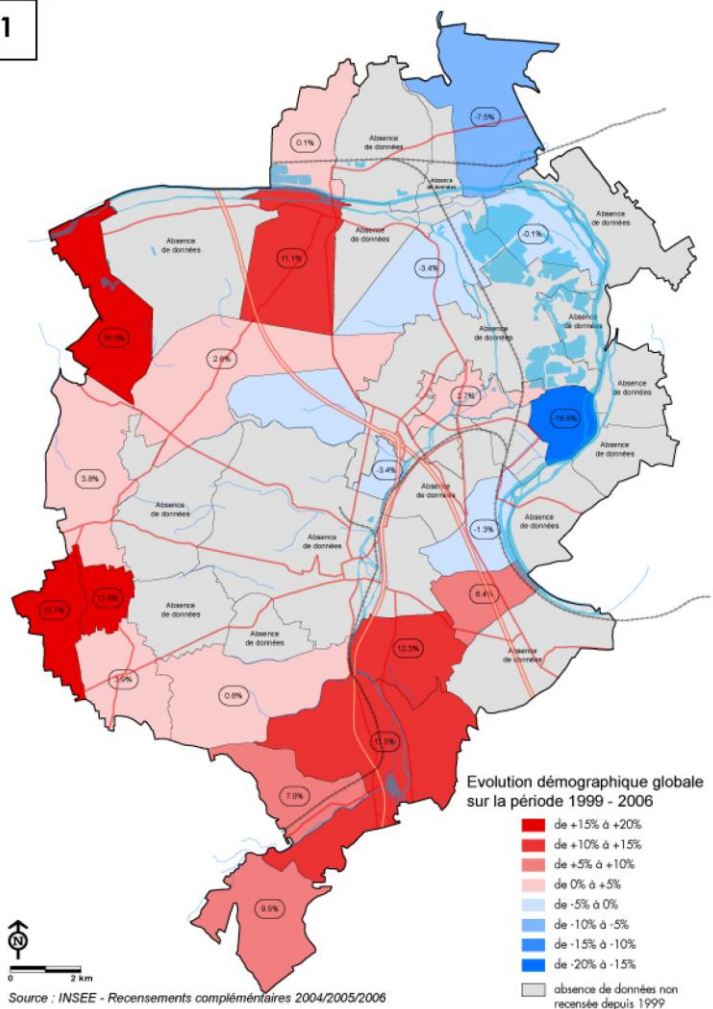
## Annexes cartographiques au Projet d'Aménagement et de Développement Durable

- 1 - Evolution démographique 1999-2006
- 2 - Synthèse des protections environnementales
- 3 - Occupation du Sol
- 4 - Taux d'attractivité de l'emploi
- 5 - Part des emplois dans les secteurs tertiaires
- 6 - Nombre d'employés dans le secteur des services aux entreprises
- 7 - Nombre d'employés dans le secteur des services aux particuliers

# Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure Forêt de Bord

Elaboration du SCoT Seine Eure Forêt de Bord

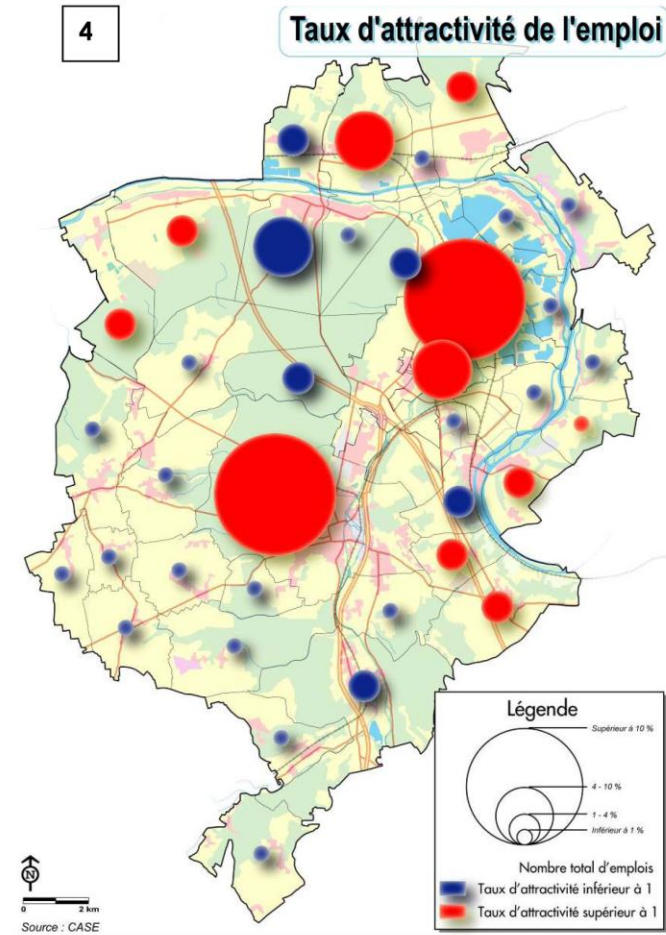
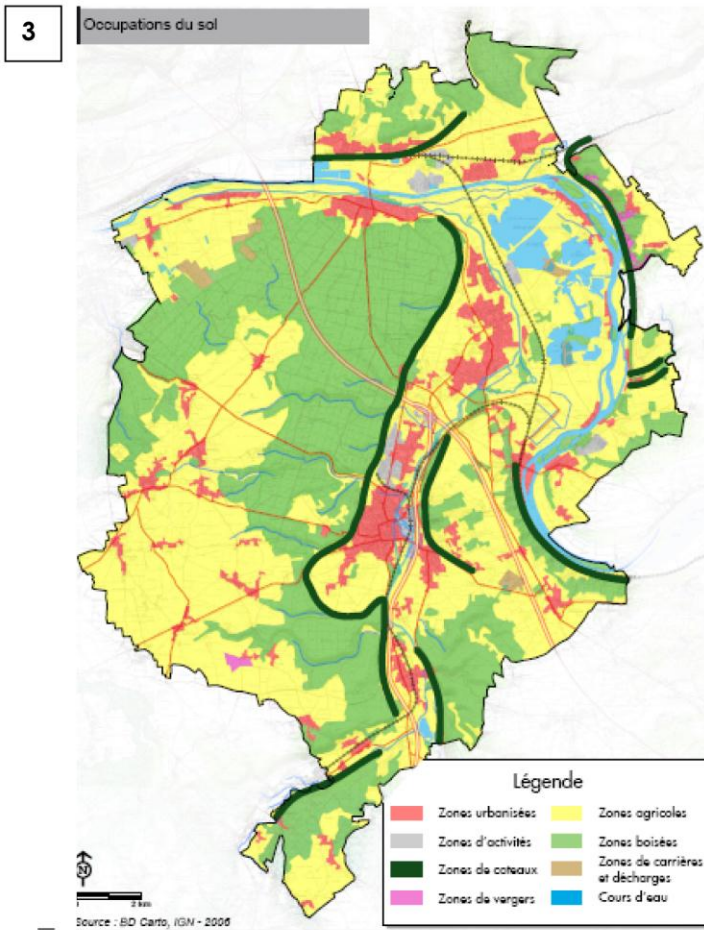
1



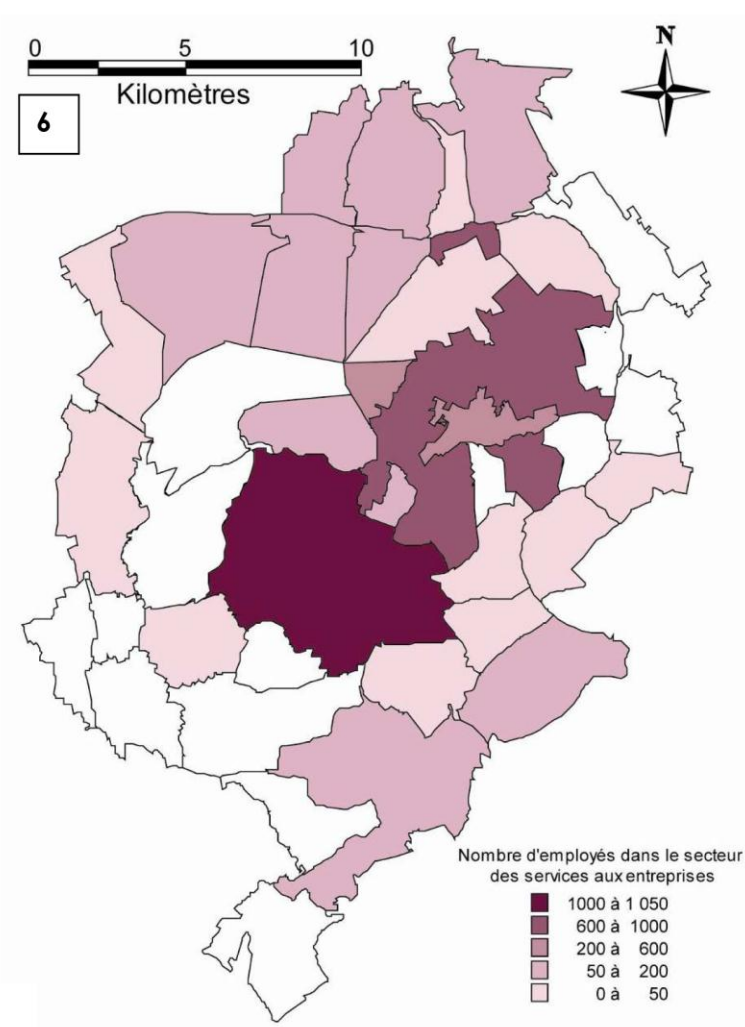
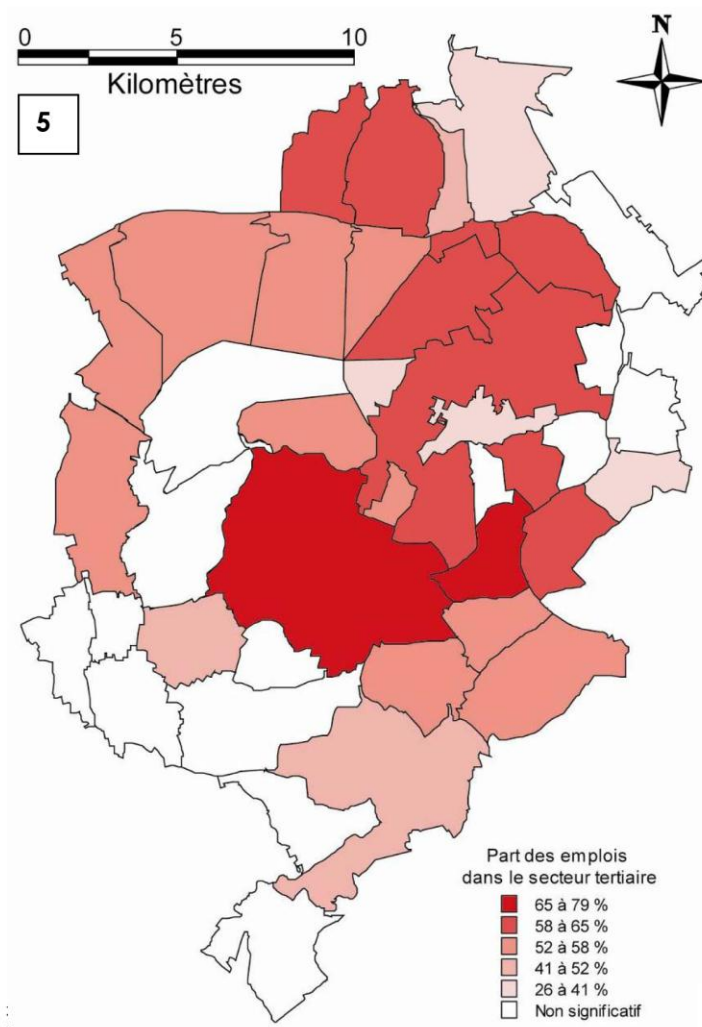
2



Elaboration du SCoT Seine Eure Forêt de Bord



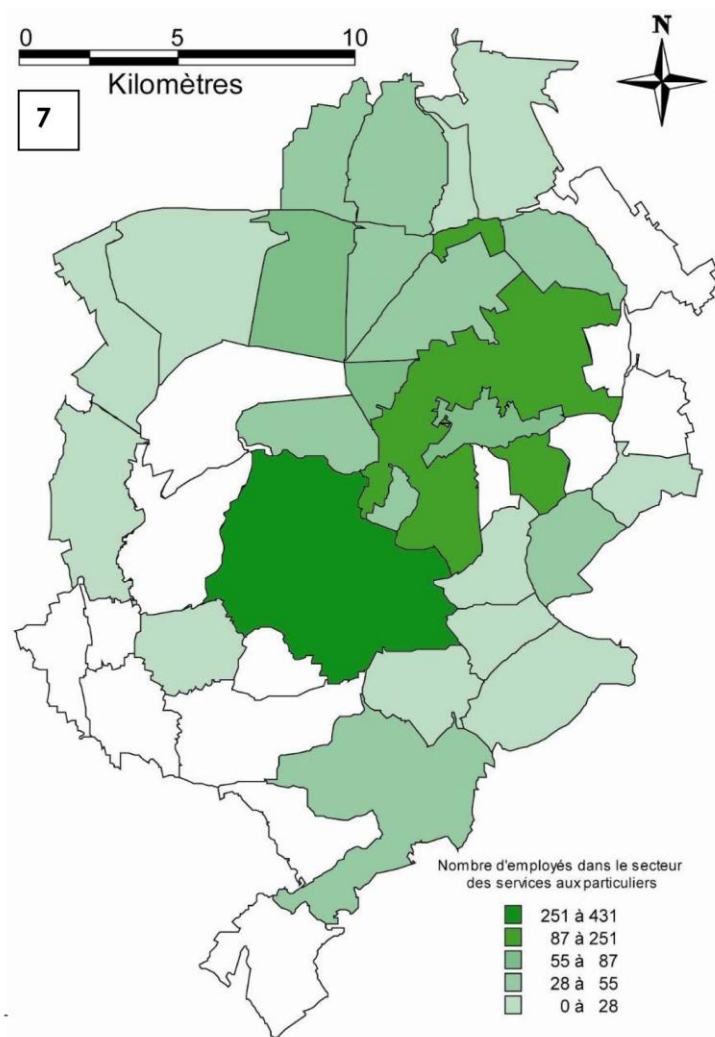
Elaboration du SCoT Seine Eure Forêt de Bord





# Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure Forêt de Bord

Elaboration du SCoT Seine Eure Forêt de Bord



**Syndicat mixte du SCoT Seine-Eure Forêt de Bord**

Maison commune, avenue des métiers  
27100 Val-de-Reuil

Tel: 02 32 50 85 50

[www.agglo-seine-eure.fr](http://www.agglo-seine-eure.fr) (*rubrique SCoT*)



45 rue Gimelli  
83 000 TOULON  
Tel : 04 94 18 97 18 - Fax : 04 94 18 97 19  
[www.citadia.com](http://www.citadia.com)